

**VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA**  
**EKONOMICKÁ FAKULTA**

**KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY**

Dopravní spojení Praha – Krakov a jeho význam pro cestovní ruch  
Transport Connection Prague – Krakow and its Importance for Tourism

Student: Lukáš Trnavský

Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2016

## Zadání bakalářské práce

Student: **Lukáš Trnavský**

Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor: 6202R055 Veřejná ekonomika a správa

Téma: Dopravní spojení Praha – Krakov a jeho význam pro cestovní ruch  
Transport Connection Prague – Krakow and its Importance for Tourism

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Doprava a cestovní ruch
3. Dopravní spojení Praha – Krakov
4. Význam dopravního spojení Praha - Krakov pro cestní ruch
5. Zhodnocení, návrhy a doporučení
6. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- BERÁNEK, Jaromír et al. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: MAG Consulting, 2013. 295 s. ISBN 978-80-86724-46-1.
- GOELDNER, Charles R. and J. R. Brent RITCHIE. *Cestovní ruch: principy, příklady, trendy*. Přeložila Lucie SCHÜREROVÁ. Brno: BizBooks, 2014. 545 s. ISBN 978-80-251-2595-3.
- KOTÍKOVÁ, Halina. *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada, 2013. 207 s. ISBN 978-80-247-4603-6.
- PEKOVÁ, J., J. PILNÝ a M. JETMAR. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. 485 s. ISBN 978-80-7357-936-4.
- REKTORÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 20.11.2015

Datum odevzdání: 06.05.2016



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.  
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová  
děkanka fakulty

**Prohlášení:**

„Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracoval samostatně. Přílohy č. 1, 2, 3 a 4 dané mi k dispozici jsem převzal.

V Ostravě dne: 6. 5. 2016



Lukáš Trnavský

**Poděkování:**

Chtěl bych poděkovat svému vedoucímu bakalářské práce Ing. Davidu Lenertovi, Ph.D., MBA za odborné vedení této práce, za cenné rady a připomínky ke struktuře i obsahu práce.

## OBSAH

1. Úvod .....	7
2. Doprava a cestovní ruch .....	9
2.1. Infrastruktura .....	9
2.2. Cestovní ruch .....	10
2.3. Globalizace a cestovní ruch .....	12
2.4. Masový cestovní ruch .....	14
2.5. Význam cestovního ruchu .....	14
2.6. Doprava .....	15
2.7. Význam dopravy .....	16
3. Dopravní spojení Praha - Krakov .....	17
3.1. Historie spojení .....	17
3.2. Demografie na trase Praha - Krakov .....	17
3.3. Tranzitní koridory .....	18
3.4. Autobusové trasy .....	19
3.5. Licence a provozování autobusové dopravy .....	20
3.6. Kombinovaná doprava .....	22
3.6.1 Dopravce České Dráhy .....	22
3.6.2. Dopravce RegioJet / Student Agency .....	22
3.6.3. Dopravce LEO Express .....	23
3.7. Služby na palubách dopravců a segmentace cestujících .....	24
3.7.1 Služby dopravce České Drahy .....	25
3.7.2 Služby dopravce RegioJet / STUDENT AGENCY .....	25
3.7.3 Služby dopravce LEO Express .....	27
3.8. Letecké spojení .....	28
4. Význam dopravního spojení Praha - Krakov pro cestovní ruch .....	30
4.1. Praha a Krakov jako přestupní uzly .....	30

4.2. Letiště Jana Pavla II. Krakov – Balice .....	30
4.3. Přepavní proudy mířící na linku Praha – Krakov z jiných destinací .....	31
4.3.1. Proud letecké dopravy .....	31
4.3.2 Proud vlakové dopravy.....	31
4.3.3 Proud autobusové dopravy .....	33
4.4. Význam železniční, letecké a autobusové dopravy pro cestovní ruch .....	33
4.5. Krakov a Praha jako turistická místa.....	34
4.6. Cestování za prací .....	36
4.7. Studium .....	36
4.8. Obsazenosti spojů LEO Express a jeho expanze na lince Praha - Krakov .....	37
4.9. Podněty cestujících k cestování na trase Praha – Krakov .....	39
4.10. Cestovní ruch na lince Praha – Krakov .....	41
4.11. Kapacita dopravního spojení Praha – Krakov .....	42
5. Zhodnocení, návrhy a doporučení .....	43
5.1 Zhodnocení aktuální situace a srovnání s minulostí.....	43
5.2. Návrhy a doporučení pro spojení Praha – Krakov .....	43
6. Závěr.....	45
Seznam použité literatury.....	46
Seznam zkratk .....	48
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
Seznam přílohy	
Přílohy	

# 1. Úvod

Dopravní spojení mezi hlavním městem České republiky Prahou a druhým polským největším městem Krakovem patří mezi důležitá středoevropská spojení.

Tato bakalářská práce se bude zabývat dopravou a cestovním ruchem zaměřené právě na toto spojení. Popsána bude silniční a železniční doprava a struktura dopravního spojení v České republice a v Polsku. V této práci bude rozpracováno silniční, železniční, kombinované i letecké spojení s jejich výhodami i nevýhodami. Práce je zaměřena jak na soukromé dopravce (LEO Express, RegioJet, Student Agency, Tiger Express), tak i na národní dopravce (České Dráhy, PKP Intercity)

Cílem této práce je analýza dopravního spojení mezi městy Praha a Krakov s jeho významem pro cestovní ruch.

Bakalářská práce se skládá z úvodu, čtyř kapitol a závěru. Kapitoly se dále rozdělují na podkapitoly. K práci jsou přiloženy přílohy.

První část této bakalářské práce se zabývá teoretickými poznatky. V práci je použita rešerše odborné literatury. Jsou zde definovány pojmy doprava, cestovní ruch a infrastruktura. Dále je zde rozpracován masový cestovní ruch a globalizace spojená s cestovním ruchem, stejně tak i význam dopravy a význam cestovního ruchu.

Druhá část této bakalářské práce je praktická. Zabývá se analýzou dopravního spojení, které je zaměřeno na způsoby dopravy mezi danými městy, které lze rozdělit na základě kilometrové vzdálenosti, času stráveného na cestě nebo použitým dopravním prostředkem pro cestu mezi Prahou a Krakovem. Je zde provedena i segmentace cestujících na základě jejich preferencí, proč cestovat právě daným dopravním prostředkem v dané trase a čase. Rozhodující kritéria jsou cena, délka spojení a služby poskytnuté na palubě dopravního prostředku.

Třetí část je věnována důvodům cestování mezi Prahou a Krakovem. Rozpracovány jsou zde turistické možnosti, pracovní příležitosti a studium, případně pouze tranzitní destinace pro další cesty. Graficky je zde rozpracována i obsazenost spojů po zavedení kombinovaného spojení společností LEO Express na základě poskytnutých dat o obsazenosti.



Čtvrtá část se zabývá zhodnocením, návrhy a doporučením pro linku Praha – Krakov, její rozvoj a ještě lepšího dopravního spojení těchto dvou významných destinací ve středoevropském regionu.

## **2. Doprava a cestovní ruch**

Doprava i cestovní ruch jdou spolu ruku v ruce a bez dopravy nemůže cestovní ruch v podstatě existovat. Další důležitou složkou je kvalitní infrastruktura, díky které vzrůstá pohodlí a dostupnost cestovního ruchu. Cestovní ruch i doprava jsou služba, které jsou poskytovány všem lidem, kteří o ni projeví zájem a mají potřebu ji využít.

### **2.1. Infrastruktura**

Jednou z důležitých součástí dopravy a cestovního ruchu je infrastruktura zahrnující silnice, dálnice ale i dopravní prostředky, kterými je samotná doprava vykonávána. Dobře řešená infrastruktura je tedy základem kvalitního dopravního spojení a tím i spjatým cestovním ruchem.

Infrastruktura souvisí s urbanizací a také vývojem ekonomiky a techniky. Čím je ekonomika silnější, tím více je daný region urbanizován. Technický vývoj umožňuje efektivnější a kvalitnější stavbu infrastruktury potřebnou pro silnou ekonomiku a zároveň i kvalitní cestovní ruch.

Definice infrastruktury je následující: „Dopravní infrastruktura je integrální součástí územního plánování s významnou, ale nikoliv dominantní funkcí. Musí být v souladu s cíli územního plánování a v rámci svých technických možností musí být v souladu s principy udržitelného rozvoje území. Nároky na uspořádání dopravní infrastruktury mohou být (a obvykle jsou) protichůdné. Má mít komplexní kvalitu – poskytovat maximální výkon, rychlost, pohodlí, ale při minimálních nárocích na energii a prostor a bez negativního vlivu na životní prostředí.

Mezi veřejnou infrastrukturou má dopravní infrastruktura, tj. dopravní cesty, dopravní zařízení a dopravní prostředky, významnou roli. Má značné nároky prostorové i investiční, včetně vyhraněných potřeb na specifické umístění dopravních cest i zařízení.“ (Ministerstvo pro místní rozvoj - Principy a pravidla územního plánování, 2012, Oddíl C-7, s. 2)

Infrastrukturu lze rozdělit na:

- dopravní cesty,
- dopravní prostředky.

Dopravní cesty mají několik podob a dále se dělí na pozemní, vodní nebo vzdušné. Do podkategorie pozemních komunikací se řadí i podzemní komunikace (tunely) a nadzemní komunikace (mosty). Legislativa pozemní dopravní cesty rozděluje na pozemní komunikace (silnice) a dráhu (železnice).

Dopravní prostředky jsou stejně jako dopravní cesty rozděleny do tří kategorií na pozemní, vodní nebo vzdušné.

## 2.2. Cestovní ruch

Cestovní ruch neboli turismus je již označovaný jako samostatný průmysl. Jeho cíl je organizovat, umožnit a zpříjemnit lidem jejich výlety a dovolené, které mohou být poznávací nebo rekreační. Hlavní složkou je člověk mající potřebu uspokojit své požadavky. I díky tomuto vznikly nové profese a pracovní místa, která jsou díky cestovnímu ruchu potřeba.

Definovat cestovní ruch lze jako komplexní společenský jev, souhrn zúčastněných, procesů, budování a provozování zařízení se službami pro všechny zúčastněné. Toto zahrnuje i osoby nabízející tyto služby a zajišťující s tímto spojené aktivity, včetně využívání a ochranou základních prvků cestovního ruchu. (Pásková, Zelenka, 2002)

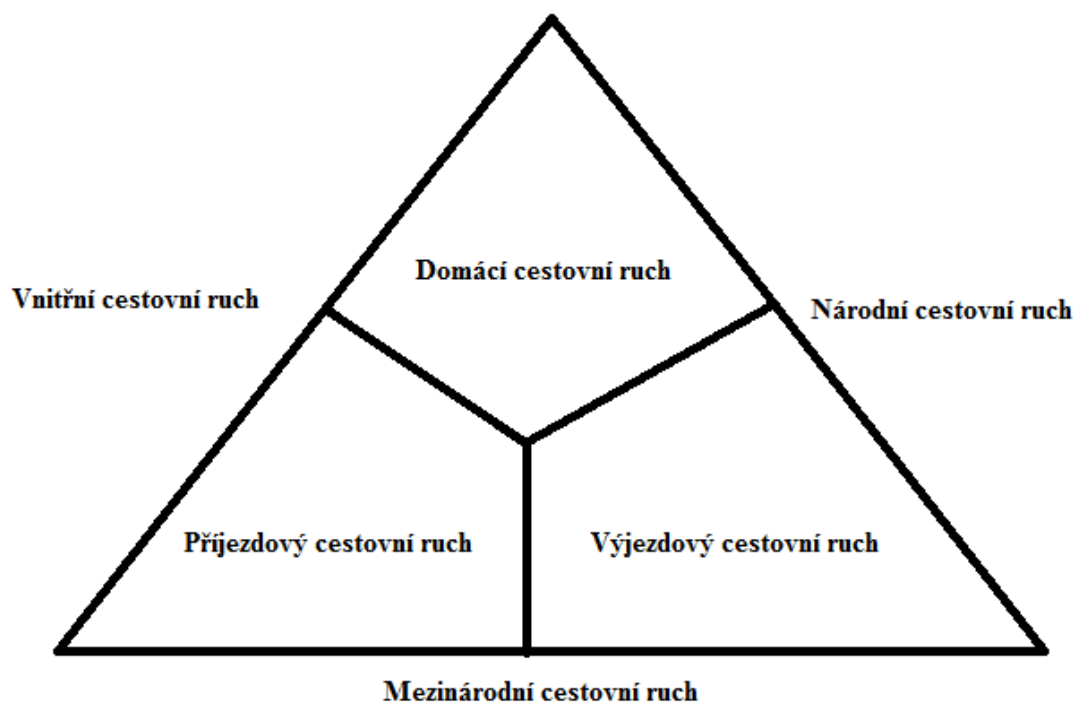
Jiná definice zase popisuje „pojem cestovních ruch je odvozen od slova cestování, ale je zřejmé, že oba pojmy se liší. Jestliže pod pojmem cestování rozumíme cesty spojené s přechodným pobytem na jiném místě, tak cestovní ruch je pojmem daleko širším. Obecně je možné konstatovat, že o cestovním ruchu (na rozdíl od cestování) mluvíme tehdy, když se cestování stává jevem masovým a je spojeno s poskytováním specifických služeb (ubytování, stravování, doprava a jiné), které zabezpečují specializované organizace. Pokud se budeme zabývat původem anglického slova *Tourism*, který je základem i pro současné označení *Turismus* v němčině a mnoha dalších jazycích, zjistíme, že pochází z francouzského slova *Tour*, tedy cesta.“ (Kotíková, 2013, str. 15)

Typologie cestovního ruchu se rozděluje podle:

- místa realizace:
  - domácí - zahrnující CR dané země s bydlíštěm v daném referenčním území a je součástí výjezdového CR nebo domácího CR,
  - zahraniční CR se dále rozděluje na:
    - tranzitní, který je součástí příjezdového CR,
    - příjezdový,

- výjezdový,
  - vnitrostátní, kde spadají domácí a příjezdový CR,
  - národní, kam se řadí domácí a výjezdový CR,
  - mezinárodní – bez bližšího územního určení,
  - CR světový – veškerý příjezdový a výjezdový CR,
  - CR světa – souhrn domácího a zahraničního CR,

**Obr. 2.1.**



Zdroj: Pásková, Zelenka, 2002

- převažující motivace:
  - návštěva rodiny,
  - dovolená,
  - pracovní cesta,
  - zdravotně orientovaný CR,
  - vzdělávání,
  - tranzitní CR,
- vztahu k platební bilanci:
  - aktivní cestovní ruch – znamená přínos peněžních prostředků do dané země,
  - pasivní cestovní ruch – znamená odliv peněžních prostředků z dané země,
- způsobu financování:

- komerční – zde si vše zařizuje klient sám,
- organizovaný – klient zaplatí cestovní agentuře, která za něj vyřídí vše potřebné,
- věku účastníků:
  - organizované zájezdy dětí do 15 let,
  - mládeže,
  - osob v produktivním věku,
  - seniorů,
  - rodiny s dětmi,
- počtu účastníků:
  - individuální,
  - skupinové,
- převažujícího prostředí:
  - městský,
  - venkovský,
- délky trvání:
  - jednodenní,
  - krátkodobý (v rozmezí 1 – 3 dní),
  - dlouhodobý (déle jak 3 dny).

(Pásková, Zelenka, 2002)

Nemalou mírou přispívá cestovních ruch i do rozpočtu států. Nejvyšší příjmy z cestovního ruchu mají v našem evropském regionu:

- Španělsko,
- Francie,
- Itálie.

(zdroj: Eurostat)

### **2.3. Globalizace a cestovní ruch**

Pojem globalizace vychází z anglického slova „global“ v překladu znamenající celosvětový a vyjadřuje proces, během kterého se rozvíjejí mezinárodní vztahy jak po ekonomické stránce, tak i propojenost celého světa, díky čemuž jsou na sebe ekonomiky jednotlivých států vázány a růst nebo pokles ekonomiky základní ovlivní i ekonomiku země

navázané. Příkladem může být česká a německá ekonomika. Pokud je ekonomika Německa stabilní a roste, pak s sebou táhne i českou ekonomiku. Pokud je ovšem v recesi a klesá, tak spolu s ní klesá i ta česká. Globalizace tedy přináší kladnou i zápornou stránku.

Klady globalizace jsou:

- urychlený vývoj,
- prostorová a časová dostupnost,
- snižování nákladů,
- zvyšování životní úrovně,
- snižování cen (větší konkurence),
- dostupnost informací.

Mezi zápory globalizace se řadí:

- nekontrolovatelný pohyb kapitálu,
- ztráta dané země nad kontrolou nadnárodních společností a korporací,
- finanční a měnové kolísání,
- znečišťování ovzduší,
- kriminalita, terorismus.

(Pásková, Zelenka, 2002)

Lze tedy vypožorovat, že globalizace má kladné i záporné stránky, ale je to jev, kterému není možno se vyhnout a je nutno jej akceptovat a snažit o to, aby klady převládaly nad zápory.

Marshall McLuhan koncem 60let popisuje globalizaci jako proces, po kterém bude svět jako globální vesnička, v níž si budou všichni stejně vzdáleni. Aby se tak stalo je zapotřebí dostát několika podmínek:

- zavedení nových IT technologií, které urychlí komunikační procesy a zrychlí tak přenos informací na nejvyšší možné maximum,
- tvorba jednotných mezinárodních trhů, jakým je například Evropská Unie, NAFTA nebo tvorba celní unie, kde může být příkladem Celní unie EU a Turecka,
- vytvoření vhodného prostředí pro investice, mezi které nejčastěji patří úlevy na dani pro investující firmy v dané zemi.

## **2.4. Masový cestovní ruch**

Historie masového cestovního ruchu se datuje do půlky 19. Století, kdy dochází k formování a vzniku organizovaného cestovního ruchu. „Tendence rozvíjet nejrůznější alternativní formy cestovního ruchu se projevují jako protiklad k masovému cestovnímu ruchu. Jednou z podmínek rozvoje cestovního ruchu je rozmanitost (diverzita) prostředí. Lidé cestují, protože chtějí vidět a poznat něco jiného, než co tvoří jejich běžné prostředí. Je zapotřebí zdůraznit, že se nejedná pouze o přírodní diverzitu, ale také o diverzitu ekonomickou, kulturní a sociální. Zachování této diverzity je jednou z podmínek rozvoje cestovního ruchu. Tendence rozvíjet nejrůznější alternativní formy cestovního ruchu se projevují jako protiklad k masovému cestovnímu ruchu.“ (Kotíková, 2013, str. 27)

Jak již bylo popsáno výše, tak cestovní ruch jde ruku v ruce s životní úrovní obyvatel. Masový cestovní ruch je tedy tažen zejména silnými ekonomikami vyspělých států, které díky tomuto podporují ekonomiky slabších a méně vyspělých států a přinášejí zde nový kapitál potřebný pro další rozvoj a podporu cestovního ruchu. Dá se říct, že čím větší masa turistů do dané oblasti přijede a utratí zde své peníze, tak tím více prostředků má daná oblast na svůj rozvoj, aby přilákala opět nové turisty, kteří zde opět zanechají své finanční prostředky formou útraty, a celý koloběh se znovu opakuje.

## **2.5. Význam cestovního ruchu**

Cestovní ruch je součástí světové ekonomiky a tvoří mnohdy významnou část příjmu občanů daného regionu či oblasti. Cestovní ruch lze označit jako určitý druh podnikání, který s sebou přináší, jak možnost vysokého zisku, tak i určitá rizika, mezi která lze zařadit neocenění nabízeného produktu a ztracený finanční kapitál vynaložený na výrobu či realizaci.

Data z EUROSTATu ukazují, že se cestovní ruch podílí 5% přímo a 10% nepřímo na evropském HDP, což již představuje významnou položku.

Cestovní ruch je také ukazatelem životní úrovně obyvatelstva. Platí zde přímá úměra, že čím více je daná země vyspělá a má vysokou životní úroveň, tím více mohou její obyvatelé cestovat a podporovat tím ekonomiku cestovního ruchu.

Mezi společenské funkce cestovního ruchu patří např.:

- odpočinek – regeneraci jak fyzická, tak psychická,
- využití volného času,
- poznávání cizích kultur a jejich vzájemné porozumění,

- zájem o jazykovou vybavenost.

Lze tedy zhodnotit, že cestovní ruch má pozitivní dopady na společnost a její vzájemné vztahy a propojení.

Cestovní ruch má také pozitivní efekty, které lze rozdělit z hlediska ekonomického, sociálního a životního prostředí. Ekonomické hledisko přináší zejména zdroj kapitálu, nové pracovní příležitosti a zvýšení konkurenceschopnosti daného regionu či oblasti. Sociální hledisko obsahuje zvýšení životní úrovně obyvatel a životní prostředí pak jeho ochranu a udržování pro další návštěvníky, kteří do dané oblasti opět dorazí. (Pásková, Zelenka, 2002)

## 2.6. Doprava

Dopravu lze definovat jako činnost, která je součástí cílevědomého přemísťování lidí, případně věcí v různých objemech a různých časových a prostorových souvislostech. V současnosti nejvíce záleží na:

- rychlosti spojení,
- bezpečnost spojení,
- minimální dopad na životní prostředí.

Mezi nejdůležitější faktory osobní dopravy patří pohodlí a příjemné prostředí. Doprava a všechny její podkategorie jsou součástí velkého celku a tím je infrastruktura. „Rozsah a kvalita dopravy je významným ukazatelem technické a sociálně-ekonomické úrovně obce, města, regionu a státu.“ (Peková, Pilný, Jetmar, 2012)

Česká republika je svou hustotou sítě na vrcholu žebříčku zemí, které mají velice hustou dopravní síť. „Na 1 km<sup>2</sup> území připadá 0,7 km dopravní sítě a při zahrnutí místních komunikačních sítí činí hustota silniční sítě 1,44 km na 1 km<sup>2</sup>. Rozhodující dopravní význam mají dálnice, které tvoří jen necelá 2% celkové délky silniční sítě státních komunikací. Silnice I. Třídy (označované jako E) tvoří asi 12% délky silniční sítě. Délka železniční sítě je 9 430 km, což představuje hustotu 0,12km/1 km<sup>2</sup> (jde tak o jednu z nejvyšších hustot železniční sítě v Evropě.“ (Peková, Pilný, Jetmar, 2012, s. 499)

Doprava se rozděluje na:

- osobní, která se dále dělí na:
  - železniční – zde jsou zahrnuta všechna drážní vozidla, kde se řadí vlaky, drezíny a tramvaje,



- silniční – do této skupiny patří zejména osobní automobily následovány autobusy a motocykly,
- vodní – zde se řadí lodě,
- letecká – čítající letadla a helikoptéry
- městská hromadná – reprezentovány rovněž autobusy, mikrobuse, tramvajemi a trolejbusy,
- nákladní, která se dále dělí na:
  - železniční – kam spadají nákladní vlaky převážející nejrůznější materiál na dlouhé vzdálenosti, tato doprava je zároveň nejefektivnější a také nejekologičtější,
  - silniční – zde se řadí nákladní automobily a kamiony,
  - vodní – nákladní lodě
  - letecká – nákladní letadla.

## 2.7. Význam dopravy

Doprava je významným faktorem při dělbě práce, jelikož ta si vyžaduje přemísťování, osob, kapitálu, materiálu či zboží nebo služeb. Význam dopravy je tím vyšší, čím je vyšší:

- rozvoj výrobních činností a rozšiřování poskytovaných služeb,
- sociální rozvoj,
- volný čas občanů pro volnočasové aktivity.

Doprava má rovněž význam ekonomický, sociální a kulturní a mezi cíle patří zejména uspokojení potřeb společnosti v oblasti přepravy, zároveň také ovlivňuje rozvoj výroby služeb a podporuje tím růst ekonomiky a napomáhá přemísťování zboží a výrobků, což snižuje jeho cenu v případě vyšší konkurence a zvyšuje jeho dostupnost obyvatelům. Dobrá dopravní síť je dobrým základem pro hospodářský růst, ekonomický a sociální růst. (Peková, Pilný, Jetmar, 2012)

### **3. Dopravní spojení Praha - Krakov**

#### **3.1. Historie spojení**

Před rokem 2014 existovaly pouze autobusové nebo vlakové spojení, takže je patrné, že se nabídka spojení značně rozšířila. Aktuálně je na trase Praha – Krakov jedno přímé železniční spojení, osm kombinovaných spojení a jedenáct autobusových spojení (které ale ne všechny jezdí denně). V minulosti měl Krakov a Praha kromě nočního přímého spojení i denní spojení, jak je možno vidět v GVD 2007/2008. Shodou okolností byl tento spoj EC 108 Comenius na pravidelné lince Krakov – Praha součástí neštěstí ve Studénce 8. srpna roku 2008, při kterém zahynulo osm osob. Zda i toto bylo důvodem zrušení tohoto denního spoje, se můžeme dnes jen dohadovat.

#### **3.2. Demografie na trase Praha - Krakov**

Česká republika patří svou geografickou polohou do Střední Evropy a řadí se mezi země vnitrozemské, a tudíž nemá přístup k moři. Z dat Českého statistického úřadu je patrné, že v ČR žije k datu 31. 12. 2014 přes 10,5 milionu obyvatel. Hlavní město České republiky Praha čítá dle dat ČSÚ k datu 31. 12. 2014 1 259 079 obyvatel. Společně s přilehlou aglomerací středočeského kraje v této oblasti žije více než dva a půl milionu obyvatel, což v této oblasti představuje přibližně 25% celkového potencionálního počtu možných osob v České republice, které mohou využít dopravní spojení na lince Praha - Krakov z dané oblasti.

Polsko stejně jako Česká republika patří geograficky do Střední Evropy. Na rozdíl od ČR je Polsko stát přímořský, jelikož na severu Polska má přístup k Baltskému moři. Území Polska se dělí na tzv. vojvodství. Hlavní město Polska je Varšava s více než 1,7 milionu obyvatel. Krakov je počtem obyvatel druhé největší město Polska a dle Polského statistického úřadu z roku 2012 zde žije 759 131 obyvatel. Geograficky Krakov spadá do Malopolského vojvodství.

Mimo koncová města Prahu a Krakov, je třeba se zaměřit na i průjezdní body jak v České republice, tak i v Polsku, díky kterým se zvyšuje počet možných cestujících na lince Praha – Krakov.

Na polském území se jedná zejména o 80 kilometrů vzdálené město Katowice s počtem obyvatel přesahující hodnotu 300 000. Společně s Krakovem tedy tvoří oblast s více

než jedním milionem potencionálních osob, které mohou využít spojení na lince Krakov - Katowice - Praha.

### 3.3. Tranzitní koridory

Na českém území se průjezdní body dělí na dvě větve, a sice podle toho, zda se jedná o železniční nebo autobusovou dopravu. Železniční větev kopíruje tzv. první, druhý a třetí tranzitní koridory, které jsou v ČR celkem čtyři. První koridor se táhne z Německa, odkud se napojuje v Děčíně a pokračuje přes Ústí nad Labem do Prahy, Pardubic a České Třebové, kde se stáčí na jih do Brna a Břeclavi, odkud se větví na tratě do Bratislavy nebo Vídně. Druhý tranzitní koridor je součástí polského koridoru z Krakova a Katovic, který se napojuje na Českou republiku na východě území v Bohumíně a pokračuje přes Ostravu do Přerova, kde se dělí na dvě větve. První část směřuje na Olomouc a Českou Třebovou, druhá část směřuje na jih Moravy do Břeclavi a pokračuje dále do Rakouska. Třetí tranzitní koridor začíná také v Německu, ale na Českou republiku se napojuje na jeho západním území u Chebu, odkud pokračuje přes Plzeň do Prahy a poté kopíruje první koridor až do České Třebové. Na rozdíl od prvního koridoru pokračuje stále na východ do Olomouce, Přerova, Ostravy až po slovenské hranice u Čadce. Čtvrtý a zatím stále nedokončený tranzitní koridor kopíruje částečně první koridor táhnoucí se od Děčína do Prahy a dále pokračuje na jih České republiky přes Tábor a Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic a pak dále do Rakouska směrem k Linci.

Železniční spojení tedy z Prahy vede přes Pardubice a Českou Třebovou, kde kopíruje první a třetí tranzitní koridor, do Olomouce a Ostravy, což představuje druhý a třetí tranzitní koridor, a zmiňovaný třetí tranzitní koridor pokračuje do Bohumína a dále do polských Katovic a Krakova. Pokud tedy připočítáme i spádovou oblast Pardubického, Olomouckého a Moravskoslezského kraje, tak celkový potencionální přepravní proud na území České republiky čítá více než čtyři a půl milionu osob.

Přímé železniční spojení na této trase zajišťují České Dráhy ve spolupráci s PKP (polské dráhy). Přímé spojení je v grafikonu vlakové dopravy (zkráceně GVD) 2015/2016 zajišťováno pouze jedním nočním párem spojení vyražejícím z Prahy v 23:09 s příjezdem do Krakova v 7:28 a v 22:02 z Krakova s příjezdem v 6:38 do Prahy. Celková cesta přímým nočním vlakem tedy trvá mezi osmi hodinami a devatenácti minutami až osmi hodinami až třicet šesti minutami. Denní spojení jsou možná s přestupem v Katovicích a případně i v Ostravě. Jedná se o kombinaci regionálních vlaků provozovaných odnoží PKP Przewozy

Regionálne a mezistátných vlaku EuroCity provozovaných PKP InterCity v kooperaci s českou společností České Dráhy. Přestože denní spojení je nutno vykonat s přestup je mnohdy paradoxně rychlejší než přímý noční vlak a celá tato cesta zabere mezi sedmi až osmi hodinami a třicet jedna minutami. Celkový počet možných vlakových spojení, která jsou realizována s přestupem, jsou čtyři. Existují však další spojení, ale vzhledem k náročnosti přestupů a celkové jízdní době přesahující i třináct hodin, nejsou tyto spoje brány v potaz k reálnému využití.

### **3.4. Autobusové trasy**

Autobusovou dopravu vyrazějící z Prahy je možno rozdělit na dvě větve, a sice na polskou (severní) a českou (jižní) větev.

První zmiňovaná větev začíná v Praze, odkud pokračuje na jih po nejvytíženější dálnici České republiky D1 do Brna a dále přes Olomouc a Ostravu, kde se rozděluje a je možnost jet do Bohumína nebo Českého Těšína a přes státní hranice dále do Katovic a Krakova. Z dat dostupných na vyhledávacím serveru [www.idos.cz](http://www.idos.cz) případně rezervačních systémů dopravců lze zjistit, že takováto cesta autobusem trvá dle počtu zastávek podél trasy mezi sedmi a půl až devíti hodinami. Pokud se jedná o kilometrovou vzdálenost, tak ta se pohybuje mezi 532 a 551 kilometry dle zvolené trasy a průjezdem hranice mezi Polskem a Českou republikou (Bohumín x Chalupki nebo Český Těšín x Cieszyn).

Druhá větev začíná rovněž v Praze, ale pokračuje severně přes Liberec a čtvrté největší polské město Vratislav dále do Katovic a Krakova. Co se týče vzdálenosti, je takto zvolená trasa delší pouze o 40 až 70 kilometrů, ale časově je daleko náročnější z důvodu chybějícího kvalitního silničního spojení. Časově se tato linka pohybuje okolo deseti a půl hodinami, což představuje o dvě až tři hodiny delší cestu než v případě jižní větve přes Českou republiku.

Je zajímavé sledovat, že většina těchto spojení je provozována v České republice méně známými dopravci (PP avtotranzit, UMBRELLA Travel & Fun s.r.o., TOV TRANSTEMPO), pro které je Krakov pouze tranzitní destinací a jejich spoje pokračují dále na východ Evropy na Ukrajinu do Lvova, případně až do Kyjeva nebo do běloruského Minsku.

### 3.5. Licence a provozování autobusové dopravy

Pro provozování mezinárodní autobusové dopravy je potřeba zažádat si u ministerstva dopravy o licenci. Mezinárodní autobusové linky se dle webu ministerstva dopravy rozlišují na dva základní režimy:

- **režim s členskými státy EU a dále s Norskem, Islandem, Lichtenštejnskem, Švýcarskem** - koncová i cílová zastávka, jakož i nácestné zastávky leží na území členských států EU,
- **režim s nečlenskými státy EU** - alespoň jedna z koncových zastávek leží mimo území EU, Norska, Islandu, Lichtenštejnska a Švýcarska.

V případě linky Praha – Krakov je tedy nutné rozlišit, zda se jedná o linku, která končí v Krakově nebo v jiném polském městě. Pokud splňuje tyto podmínky, vztahuje se na něj první režim.

Dle NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1073/2009 „Aby byl ve Společenství zajištěn soudržný rámec pro mezinárodní osobní přepravu autokary a autobusy, měly by se toto nařízení vztahovat na veškerou mezinárodní přepravu na území Společenství. Volný pohyb služeb představuje základní zásadu společné dopravní politiky a vyžaduje, aby byl podnikatelům v silniční osobní dopravě ze všech členských států zaručen přístup k mezinárodním dopravním trhům bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení. Provozování mezinárodní osobní dopravy autokary a autobusy by mělo být podmíněno vlastnictvím licence Společenství. Od podnikatelů v silniční dopravě by mělo být vyžadováno, aby se v každém jejich vozidle nacházel opis licence Společenství za účelem usnadnění účinné kontroly prováděné donucovacími orgány.“ (Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 1073/2009, L 300/88)

Jestliže je udělena licence je nutno zažádat o povolení na provoz linkové dopravy, které je opět ošetřeno v dokumentu NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1073/2009. „Povolení pro linkovou dopravu by tedy mělo být vydáno, poté co proběhne řízení o udělení povolení, s výjimkou případů, kdy jsou jasně určeny důvody pro zamítnutí žádosti týkající se žadatele. Důvody pro zamítnutí žádosti souvisejícími s příslušným trhem by se měly rozumět případy, kdy by doprava, o kterou žádá, vážně ovlivňovala funkčnost srovnatelné dopravy provozované v rámci jedné nebo více smluv o veřejné službě na příslušných přímých úsecích nebo kdy by hlavním účelem dopravy nebylo

přepravovat cestující mezi zastávkami umístěných v různých členských státech.“ (Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 1073/2009, L 300/89)

Pokud se jedná o linky Praha – Krakov, které ovšem pokračují dále na východ Evropy na Ukrajinu nebo do Běloruska, jedná se o druhý režim, kde je nutné postupovat dle zákona 111/1994 Sb. Licence je dopravcům vydána na provoz v jednotlivém státě. Zpravidla o licenci žádají minimálně dva partneři, jejichž konečné zastávky se nacházejí v dané zemi a žádosti jsou zasílány orgánům daných zemí, kde začíná a končí daná linka. Pokud jsou úspěšné vydány licence v počáteční a koncové zemi, tak poté je nutno zažádat o licence v tranzitních zemích, kudy linka projíždí.

Podmínky pro osobní dopravu definuje §10 Zákona 111/194 Sb. „Dopravce, který má koncesi nebo povolení k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby a hodlá provozovat linkovou osobní dopravu, může zahájit její provoz pouze na základě licence k provozování linkové osobní dopravy (dále jen "licence") udělené dopravním úřadem nebo Ministerstvem dopravy, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu. Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy rozhodují o licenci na základě žádosti dopravce. Žádost o udělení licence musí obsahovat:

- a) doklad o vydání koncese nebo povolení,
- b) formu linkové osobní dopravy, včetně určení, zda jde o městskou, vnitrostátní nebo mezinárodní dopravu,
- c) u zvláštní formy linkové dopravy kategorie cestujících a údaje o právnické nebo fyzické osobě, pro kterou se má tato doprava provozovat,
- d) návrh jízdního řádu, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu,
- e) trasu linky, včetně zastávek pro nástup a výstup, jejich úplné názvy a určení výchozí a cílové zastávky (dále jen "vedení linky") a informaci o časovém rozložení spojů linky,
- f) návrh tarifu, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu,
- g) návrh smluvních přepravních podmínek, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu,
- h) denní dobu řízení, nepřetržitou dobu řízení, dobu odpočinku každého z řidičů, bezpečnostní přestávky; toto ustanovení se nevztahuje na městskou autobusovou dopravu.“ (Zákon 111/194 Sb., §10)

Dle výše uvedeného lze tedy vyzorovat, že provozování dopravy není jednoduché a naráží na spoustu legislativní překážek, které musí dopravce splnit, aby mohl dopravní spojení provozovat. Pokud zdárně projde celým procesem ve všech zemích, kudy provozovaná linka prochází, může začít své spojení provozovat.

### **3.6. Kombinovaná doprava**

Dalším druhem možnosti dopravy mezi Prahou a Krakovem je tzv. kombinovaná doprava, která skloubí dohromady vlak na českém území a autobus na části českého území a celém polském území. Tato kombinovaná doprava je provozována společnostmi LEO Express, České Dráhy a RegioJet v kooperaci se Student Agency a Tiger Express.

Z rezervačních systémů jednotlivých dopravců je patrný počet provozovaných spojení na trase mezi Prahou a Krakovem. Jestliže je pozornost důkladně zeměřena, lze zde analyzovat i cenová politika daného dopravce a segmenty cestujících, na které cílí svůj provozovaný produkt spojený se službami jednak na palubách autobusů vyražejících do Polska, ale i vlaků, které jsou provozovány na českém území.

#### **3.6.1 Dopravce České Dráhy**

České Dráhy mimo přímé noční vlakové spojení a denních spojení v kooperaci s PKP Intercity provozují i vlastní komerční linku, která kombinuje jejich nejrychlejší vlak SC Pendolino a autobus, který je provozován v kooperaci se společností Arriva. Toto kombinované spojení je provozováno s přestupem v Ostravě na hlavním nádraží, kde mimo jiné vznikl nový přestupní terminál pro dálkovou i městskou hromadnou dopravu.

Vlak SC Pendolino vyjíždí z Prahy v sedm hodin a čtyřicet tři minuty a do Ostravy hl. n. dorazí za tři hodiny a jednu minut. Cesta autobusem trvá dvě hodiny a deset minut. S připočtením času na přestup trvá celková cesta z Prahy do Krakova pět hodin a čtyřicet dvě minuty. Opačným směrem autobus vyjíždí v čtrnáct hodin a deset minut a přestup je navázán opět na vlak SC Pendolino v Ostravě na hlavním nádraží, odkud odjíždí v sedmnáct hodin a jedenáct minut. Zpáteční cesta je časově delší a trvá šest hodin a pět minut z důvodu delšího času na přestup mezi autobusem a vlakem. Kombinované spojení je tedy provozováno jedním párem.

#### **3.6.2. Dopravce RegioJet / Student Agency**

Společnost RegioJet spadající do holdingu Student Agency provozuje rovněž kombinované spojení, které spojuje vlak a autobus. Vlaková divize spadá pod RegioJet, autobusy pod skupinu Student Agency. Nutno podotknout, že vedení společnosti se rozhodlo sjednotit od 1. dubna svou dopravní divizi pod jednu společnou značku a sice RegioJet bez rozdílu, zda se jedná o vlaky nebo autobusy.

Pod vlastní značkou kombinující v současnosti vlak RegioJet a autobus Student Agency provozuje jeden pár spojení denně s odjezdem vlaku z Prahy v pět hodin a čtyřicet šest minut s příjezdem do Ostravy v osm hodin a padesát devět minut. Přestup je na rozdíl od Českých Drah vykonáván v Ostravě – Svinově a na přestup je zde téměř hodina, takže i při vyšším zpoždění vlaku je zde časová rezerva pro pohodlný přestup mezi vlakem a autobusem. Odjezd z Ostravy – Svinova je dle jízdního řádu v devět hodin a padesát pět minut a do Krakova na Regionalny Dworzec autobusowy dorazí ve třináct hodin a patnáct minut. Spojení RegioJetu a Student Agency z Prahy do Krakova trvá téměř sedm a půl hodiny. Zpáteční spoj je trasován z Krakova s pravidelným odjezdem ve čtrnáct hodin a patnáct minut a s příjezdem do Ostravy – Svinova v sedmnáct hodin a třicet pět minut. Při zpáteční cestě z Krakova je na přestup více než hodina, což je opět dostatečné pro přestup na vlak při případném zpoždění autobusu např. z důvodu namátkové celní kontroly případně špatné dopravní situace. Vlakové spojení odjíždí z Ostravy – Svinova v osmnáct hodin a čtyřicet minut. Cesta vlakem má délku tři hodiny a osmnáct minut s pravidelným příjezdem do Prahy těsně před desátou hodinou večerní. Zpáteční cesta z Krakova tedy trvá téměř sedm a tři čtvrtě hodiny. Rozdíl mezi nejrychlejším spojením Českých Drah a nejpomalejším spojením RegioJetu a Student Agency je tedy téměř dvouhodinový.

RegioJet provozuje i další kombinovaná spojení, která jsou v kooperaci se společností Tiger Express. Tato spolupráce je navázána na čtyři páry spojení ve čtyřhodinovém taktu ve směru z Prahy a ve dvou, čtyř a osmihodinovém taktu opačným směrem z Krakova. Spojení je zde rychlejší a jen lehce přesahuje sedm hodin a to v obou směrech.

Nutno podotknout, že spojení je kapacitně velmi omezené, jelikož spojení společnosti Tiger Express je provozováno minibusy a minivany na rozdíl od autobusů Student Agency, které mají kapacitu šedesát tři míst.

### **3.6.3. Dopravce LEO Express**

Třetím dopravcem, který na trase Praha – Krakov provozuje své spojení, je společnost LEO Express. V listopadu roku 2014 začal jako první provozovat dopravní spojení Praha – Krakov kombinovaným spojením vlaku a autobusu jedním párem denně. Od změny grafikonu, která tradičně probíhá druhý prosincový víkend, bylo spojení rozšířeno na dva páry spojení a takto je tomu doposud.

Společnost LEO Express zajišťuje ranní a odpolední spojení z Prahy i z Katovic a Krakova. Vlak z Prahy vyrazí vždy v jedenáct minut po osmé respektive šestnácté hodině



s pravidelným příjezdem do Bohumína v jedenáct a devatenáct hodin a čtyřicet šest minut. Jako jediný dopravce tedy přestup trasoval co nejbližší polskému území. Přestup mezi vlakem a autobusem je velmi těsný (pouhé čtyři minuty), ale dopravce zaručuje přestup mezi vlakem a autobusem, pokud je zpoždění do deseti minut. Cesta vlakem trvá tři hodiny a třicet pět minut a je tedy delší oproti Pendolinu Českých Drah nebo RegioJetu. Nutno ale podotknout, že vlak jede dále za Ostravu až do Bohumína. Cesta autobusem trvá dvě hodiny a dvacet minut. Celková doba spojení tedy činí pět hodin a padesát devět minut, čímž je toto spojení druhé nejrychlejší na dané trase.

V opačném směru vyjíždí autobusy z Krakova vždy v sedm a čtrnáct hodin a dvacet pět minut s jízdní dobou opět dvě hodiny a dvacet minut do přestupní stanice Bohumín. Přestup na vlak je opět velice rychlý a krátký. Vlaková souprava přijíždí do Prahy vždy ve třináct a dvacet hodin a dvacet dvě minuty. Celková jízdní doba opačného směru je tedy podobná jako je tomu ve směru z Prahy do Krakova a činí necelých šest hodin. Kapacitně nabízí LEO Express na lince Praha – Krakov padesát jedna míst.

Pokud by se hledalo srovnání všech tří dopravců konkurujících si na trati z Prahy do Krakova a zpět, tak na základě nahlédnutí do jejich jízdních řádů je patrné, že dopravci České Dráhy i RegioJet mají svou bázi autobusů na českém území a provozují ranní spojení z Prahy a odpolední spojení z Krakova a to pouze jedním párem. V případě společnosti LEO Express je zřejmé, že bázi autobusů má na polském území a díky tomu je tato společnost schopna navázat dva páry spojů na své vlaky, což znamená daleko efektivnější využití aktiv než u konkurence. Díky polské bázi tedy vypravuje ranní a odpolední spojení jak z Prahy, tak i z Krakova.

Zároveň lze vypořádat, že odpolední spoje všech tří společností jsou časovány jen v rozmezí patnácti minut od sebe. Pokud tedy někdo cestuje z Krakova, tak mezi rozhodovací faktor jistě nebude patřit čas odjezdu, jelikož ty jsou rozdílově minimální, ale služby, cena a také čas dojezdu do cílové stanice.

### **3.7. Služby na palubách dopravců a segmentace cestujících**

Jak již bylo napsáno výše, tak časové polohy kombinovaných spojení jednotlivých dopravců jsou tak podobné, že je nutné odlišit se od konkurence a nabídnout tu nejlepší službu šitou na míru danému klientovi tak, aby si jako ideální spojení na trase Praha – Krakov vybral právě daný spoj. Jednotlivě bude probráno každé kombinované spojení a zařazeno pro určitý segment. Jako hlavní parametry bude brány:

- cena (ta se bude vždy rozdělovat na akční a obyčejné jízdné),
- služby poskytnuté na palubě jak ve vlaku, tak v autobusu,
- délku spojení.

### **3.7.1 Služby dopravce České Drahy**

Aby byly České dráhy konkurence schopné, tak ve svém autobuse nabízí také rozšířené služby, což lze vidět pouze na tratích a spojích, kde mají přímou konkurenci. Na rozdíl od konkurence je jejich spojení Praha – Ostrava – Krakov pouze sezonní záležitostí. Autobus poprvé vyjíždí 23. března a svůj provoz ukončí 31. října. Podle webu Českých Drah: „V autobuse bude k dispozici Wi-Fi, toaleta, denní tisk a balená voda.“ (cd.cz, 2016)

Toto je standard, který je u jiných dopravců běžný a bez kterého by spojení bylo nekonkurenceschopné. Nutno podotknout že spojení Ostrava – Krakov není tohoto dopravce navázáno pouze na vlaky z Prahy, ale také na spoje jedoucí z Vídně nebo Bratislavy přes Břeclav, Staré Město u Uherského Hradiště, Otrokovice a Přerov, což jsou významné železniční uzly na jižní Moravě.

### **3.7.2 Služby dopravce RegioJet / STUDENT AGENCY**

Nejlevnější spojení nabízí společnost RegioJet v kooperaci se svým žlutým autobusem Student Agency. Akční jízdné v předprodeji zde začíná na 290 korunách, což při délce spojení 532 kilometrů znamená necelých 55 haléřů na kilometr. Po vyprodání kontingentu akčních jízdenek se cena vyšplhá na hodnotu 430 korun, což je ovšem stále přijatelná cena. Nutno podotknout, že tyto ceny jsou pro nejnižší vozovou třídu vlaku v kombinaci s jednotnou cenou pro autobus.

Z webových stránek dopravce je patrné, že „ve žlutých vlacích i autobusech je samozřejmostí stevard nebo stevardka a ve všech třídách jsou poskytovány tyto služby:

- denní tisk a časopisy,
- balená voda Rajec,
- italská káva Illy (Espresso, Latté, Cappuccino),
- 100% jablečný mošt,
- americká káva,
- čaj z čerstvé máty,
- časopis Žlutý,
- zábavní portál,

- sluchátka k zapůjčení,
- parkování zdarma.“ (regiojet.cz, 2016)

Ve svých vyšších třídách Relax a Business poskytuje rozšířené služby v podobě většího prostoru a pohodlnějších sedaček, které jsou vyrobeny z kůže a každý cestující má svůj vlastní velký stůl, který lze využít pro práci či zábavu. Je zde možnost využít samostatná sedadla, která ve standardní třídě nejsou k dispozici. V nejvyšší třídě Business je navíc servírován i 100% pomerančový džus a výběrové čaje Oxalis.

Jak je vidět, tak na palubním servisu si ve žlutých vlacích velice zakládají. Snad i proto v současnosti RegioJet přepraví na lince Praha – Olomouc – Ostrava přes 40% všech cestujících na této trase a tudíž připravil o dominanci České Dráhy operující na této trase již celé roky. RegioJet na tuto trasu vstoupil v září roku 2011 a každoročně přepraví o několik desítek procent cestujících více. Podle zprávy z 24. února roste v roce 2016 RegioJet o 21%. „Přibližně 507 tisíc cestujících přepravily dálkové vlaky RegioJet v České republice během prvních dvou měsíců platnosti nového jízdního řádu od 13. 12. 2015 do 13. 2. 2016. Ve srovnání s loňským rokem, kdy RegioJet přepravil za stejné období přibližně 420 tisíc cestujících, se jedná o nárůst ve výši přibližně 21 %. Jen během prvních dvou měsíců platnosti nového jízdního řádu tak dálkových vlaků RegioJet využilo o 87 tisíc cestujících více než v předchozím roce.

Dalších 187 tisíc cestujících pak dálkové vlaky RegioJet přepravily na vnitrostátních spojích na Slovensku na trase Bratislava – Košice a zpět, kde RegioJet aktuálně meziročně roste 32% tempem.

Celkem RegioJet plánuje letos na všech svých vlakových spojích v ČR a SR přepravit více než 7 milionů cestujících (včetně regionálních vlaků Bratislava - Komárno) – z toho cca 3,6 milionů v České republice.

### **Impuls pro další růst – změna značky autobusů na RegioJet.**

Další impuls v růstu počtu cestujících očekává RegioJet v průběhu letošního roku, kdy značku RegioJet začne používat také síť žlutých autobusů STUDENT AGENCY. RegioJet se tak stane nejsilnější středoevropskou vlakovou a autobusovou dopravní sítí spojující klíčová centra v České republice a ve Slovenské republice s domácími a evropskými

metropolemi. Vznikne tak přepravní síť RegioJet, která bude mít potenciál v následujících letech ročně přepravovat 15 - 20 milionů cestujících.“ (regiojet.cz, 2016)

Jak je naspáno výše, tak žluté autobusy také přejdou pod značku RegioJet. V současnosti čítá flotila téměř dvě stě žlutých autobusů. Jakmile tedy dojde ke sloučení značek, vznikne významný hráč ve veřejné dopravě ve středoevropském regionu. Nutno ale podotknout, že na rozdíl od linky Praha – Krakov je jen minimum spojů navázaných na sebe a většina spojení jsou pouze separátní linky bez návazného konceptu a propojení různých oblastí. Podobně funguje jen spojení Praha – Zlín s přestupem ze žlutých vlaku RegioJet na autobusy Student Agency ve stanici Olomouc hlavní nádraží.

### **3.7.3 Služby dopravce LEO Express**

Společnost LEO Express stejně jako RegioJet potažmo Student Agency nabízí řadu přídatných služeb na palubě svých vlaků a autobusů. Na rozdíl od konkurence však veškeré své autobusové spoje napojuje na vlakové linky a vzniká tak síť spojení, která roste organicky a vzájemně se doplňuje a navazuje. První návazný autobus začal LEO Express vypravovat v listopadu roku 2014 z Bohumína přes Katowice do Krakova.

Služby na palubě vlaků jsou stejně jako u RegioJetu velice široké vzhledem k panující konkurenci na trati mezi Prahou, Olomoucí a Ostravou. V černých vlacích společnosti LEO Express je součástí palubního servisu „ochotný palubní personál, pestrá nabídka občerstvení a řada možností pro zábavu a práci. Naším cílem jsou maximálně spokojení cestující, kterým poskytujeme výjimečný komfort, servis a zážitek.“ (le.cz, 2016)

Mezi další služby patří Wi-Fi připojení k internetu, které využije zejména klientela dojíždějící za prací či studiem. Internet také slouží pro zábavu, či jako komunikační kanál, takže je využíváno širokou veřejností. Další možností jak krátit dlouhou chvíli na vlaku je možnost připojení se k informačnímu systému, který je dostupný přes Wi-Fi a není závislý na internetovém připojení. V tomto portálu je možnost sledovat filmy, přehrávat hudbu či chatovat. Samozřejmostí je zapůjčení sluchátek od stevardů.

Standardem je k dispozici denní tisk a časopisy zdarma pro všechny cestující. Jako benefit pro business cestující v první třídě jsou k dispozici i ekonomické časopisy vyšší kvality. Pro nejmenší děti jsou zase v dětském oddílu připraveny omalovánky a dětské časopisy, aby si i ony zkrátily svou dlouhou cestu vlakem. Mimo to nabízí LEO Express i vlastní dětský program, kde děti sbírají nálepky za každou svou jízdu a po nasbírání určitého počtu nálepek

mají nárok na odměnu od Kubíka, který je maskot celého dětského oddílu. Společenské hry jsou nabízeny jak dětem, tak i skupinám dospělých, kteří si svou cestu rádi užijí při zábavě.

Pro informování cestujících slouží monitory ve všech vozech a cestovních třídách ve vlaku. Jsou zde promítány informace podél trasy, počasí v nejbližší stanici, informace o aktuálních zastávkách, času a rychlosti soupravy a příjezdu do příští nácestné stanice. (le.cz, 2016)

Nutno podotknout, že LEO Express rozděluje své autobusy na dvě kategorie:

- LEO Express,
- LEO Express EASY.

Dopravce tyto dva autobusové koncepty rozděluje na tzv. černé a bílé autobusy. Černé autobusy jsou považovány za luxusní linky, které mohou existovat i jako samostatná spojení, ale jako všechny autobusy jsou navázány i na vlaky LEO Express. Samozřejmostí je stevard na palubě, občerstvení v ceně jízdného, luxusní kožené sedačky a Wi-Fi připojení k internetu a denní tisk. Nechybí zde ani toaleta a klimatizace. Tyto černé autobusy nabízejí nejvyšší komfort cestování.

Pod značkou LEO Express Easy sdružuje společnost LEO Express partnerské regionální dopravce a spojení je provozováno bílým autobusem, který je rovněž kvalitní, ale dá se říci, že je o úroveň níže, než černé autobusy, které jsou nasazovány na mezinárodní linky. Na palubách těchto autobusů je nabízeno občerstvení, samozřejmostí je i připojení k Wi-Fi a internetu a zapůjčení denního tisku. Ani zde nechybí klimatizace a na rozdíl od černých autobusů bývají tato spojení nízkopodlažní, což umožňuje pohodlný nástup maminek s kočárky a osob na ortopedických vozících. (le.cz, 2016)

### **3.8. Letecké spojení**

Letecké spojení z Prahy do Krakova je možné pouze jako přestupní spojení. V současnosti neexistuje přímé letecké spojení mezi těmito destinacemi a je nutno vykonat přestup, který bývá z pravidla ve Frankfurtu nad Mohanem, Vídni, Mnichově nebo ve Varšavě. Doba letu je v rozmezí dvou hodin a čtyřiceti minut u nejrychlejšího spojení, které je provozováno polskou společností LOT až po téměř deseti hodinové lety, které jsou ovšem zapříčiněny dlouhým přestupem na tranzitním letišti. Mimo společnost LOT, která provozuje spojení přes Varšavu, je zde i Lufthansa provozující své spojení přes Mnichov a Frankfurt. Jak již bylo zmiňováno, tak toto spojení je časově daleko delší, jelikož lety na sebe přímo

nenavazují. Podobné spojení provozuje i společnost Austrian Airlines na lince Praha – Vídeň – Krakov. Veškerá letecká spojení jsou ovšem nekonkurence schopná, jelikož doba odbavení a cesta na a z letiště jsou tak časově náročné, že další proluka mezi lety je nepřípustná, a tudíž celková doba cesty vystoupá do enormní výše a při srovnání cen letenek a doby letu nepřichází letecké spojení v úvahu.

## **4. Význam dopravního spojení Praha - Krakov pro cestovní ruch**

### **4.1. Praha a Krakov jako přestupní uzly**

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, tak Praha i Krakov jsou významné metropole své země. Svou polohou jsou výborné pro dostupné cestování po celé Evropě. I proto celkový přepravní proud neustále roste. Linka Praha – Krakov tedy bude analyzována ne jako jednotlivá trasa, ale jako součást většího přepravního celku evropského měřítká.

Stejně jak roste počet cestujících ve vlacích a autobusech na delších vzdálenostech, tak stejným způsobem roste i počet pasažérů leteckých společností. Toto lze vypočítat z článku na zpravodajské portálu idnes.cz, který čerpá z vyjádření největší nízkonákladové letecké společnosti Ryanair: „Ryanair loni navýšil počet cestujících o sedmnáct procent na 101,4 milionu pasažérů, potvrdil tak post největšího dopravce na světě podle počtu mezinárodních cestujících.“ (idnes.cz, 2016)

A právě Krakov je jednou z hlavních evropských destinací společnosti Ryanair na rozdíl od Prahy, kam se teprve po několika letech vrací. Jelikož je Ryanair nízkonákladový dopravce cílící především na cenu, létá na menší a levnější letiště, což je případ Krakova.

### **4.2. Letiště Jana Pavla II. Krakov – Balice**

Krakovské letiště je již v provozu více než 50 let a to od roku 1964. V loňském roce 2015 přepravilo rekordní 4 miliony pasažérů, což není žádné závratné číslo, ale vzhledem k velikosti tohoto letiště je toto číslo vynikající.

Dostupnost a doprava na letiště je od konce roku 2015 řešena novým vlakovým spojením přímo z hlavního nádraží Kraków Główny a cesta zabere pouze 18 minut. Spojení je tak velice rychlé a pohodlné i pro cestující, kteří nejsou přímo z Krakova a dopravují se vlakem nebo autobusem. Toto spojení je provozováno společností Koleje Małopolskie a kompletní jízdní řád je k dispozici na [www.malopolskiekoleje.pl](http://www.malopolskiekoleje.pl). Všeobecně pak platí, že interval mezi spoji je 30 – 60 minut podle denní doby a přepravní špičky. První spoj vyjíždí z hlavního nádraží v 4:04 a poslední pak v 23:42. Spojení je tedy vyjma noční pauzy zajišťováno po celý den. Druhou možností je využití městské hromadné dopravy, která je méně pohodlná a cesta s ní trvá přibližně dvakrát déle.

Doprovít se na krakovské letiště je ovšem možné i přímo z České republiky, jelikož společnosti Student Agency i Tiger Express zajišťují svá autobusová spojení i se zajižděnou na toto letiště, což jen potvrzuje důležitost Krakova jako přestupního uzlu do dalších destinací.

### **4.3. Přepravní proudy mířící na linku Praha – Krakov z jiných destinací**

#### **4.3.1. Proud letecké dopravy**

Z dat získaných od společnosti LEO Express je zjevné, že přepravní proud Praha – Krakov nevyužívají jen Češi (15%) a Poláci (45%), ale více než 30% všech přepravených jsou Španělé a zbývajících 10% tvoří ostatní národnosti.

Na základě této informace byla zpracována virtuální cesta ze španělského Madridu do Prahy. Jedna vedla přes Krakov, druhá přímo do Prahy a výsledek je následující. Pokud se vezme cena letenky mezi Krakovem a Barcelonou, tak při nákupu dostatečně dlouho dopředu je možné dostat se na cenu letenky za pouhých 25€, což představuje asi 675 Korun. Připočetli se k tomu cenu za cestu mezi Prahou a Krakovem, která se dá zakoupit od 290 Korun a cestu vlakem mezi Madridem a Barcelonou, kterou jde jednoduše zjistit v rezervačním systému Španělských Drah na [www.venta.renfe.com](http://www.venta.renfe.com) a která začíná na 27€ v předprodeji, tedy asi 730 Korun, činí výsledná částka 1695 Korun. Zatím co cena přímých letenek mezi Madridem a Prahou začíná na přibližně 100€, tedy v přepočtu více než 2700 Korun. Většina španělských turistů jsou pak zejména studenti, kteří se orientují podle ceny, a tudíž preferují sice delší spojení, ale za daleko nižší náklady na cestu, než by tomu bylo při přímém leteckém spojení.

Je tedy zjevné, že z hlediska přepravních proudů hraje linka Praha – Krakov významnou roli. Jen přilehlé oblasti okolo Krakova mají potenciál miliónů klientů, kteří mohou využít dané spojení na této trase a přitom konečné stanice nemusí být zdaleka jejich cílová destinace, ale slouží pouze jako transfer a přestupní bod do dalších destinací. Z Prahy to mohou být přestupní vazby dále do Milána, Londýna a Říma, což jsou destinace s největším transferem cestujících. Co se týče Krakova, tak zde jsou hlavní odbavované destinace již zmiňovaná Barcelona, Frankfurt, Paříž a Londýn, ale také například destinace vhodné pro letní dovolenou jakou je Las Palmas na kanárských ostrovech nebo Malta.

#### **4.3.2 Proud vlakové dopravy.**

Na polském území je možnost transferu pomocí vlakové dopravy ideálně v Katovicích, jelikož trať mezi Katovicemi a Krakovem je v dezolátním stavu a vyžaduje nutnou rekonstrukci. I proto je alternativním spojením s Českem ideální kombinovaná doprava než doprava po železnici.



Pokud se tedy někdo vydá z České republiky do Polska, tak ideální vstup je přes Katovice, jelikož odtud je možno dostat se kterýmkoliv směrem dále do Polska. Jak je možné vidět na železniční mapě Polska, tak Katovice jsou nejbližší centrem České republiky ve směru na sever a východ země. Cestování do Varšavy, Gdaňsku nebo třeba Bygdoszcz a Białystok je tedy ideální vést přes Katovice. Dále jsou zde destinace jako Vratislav a Poznaň, kam je ideální cestovat přímo z Prahy, ale ne pomocí železnice, ale autobusovou dopravou, jelikož na severovýchod území není v České republice žádný železniční koridor, a tudíž je doprava vlakem velice pomalá a komplikovaná.

Opačným směrem z Polska je možno se do České republiky dostat pomocí několika přepravních uzlů. Tím první je Bohumín, odkud se dále cestuje do vnitrozemí nebo se zde dá přestoupit na spoje směřující na Slovensko. Nutno podotknout, že v době, kdy je psána tato bakalářská práce, byl Bohumín zdevastován rozsáhlým požárem a momentálně je z tohoto přepravního uzlu pouhá zastávka a provoz je zde značně omezen a spousta vlaků mezinárodní dopravy je vedena odklonem přes Havířov a do Bohumína vůbec nezajíždějí. Článek na zpravodajském serveru České Televize cituje tiskového mluvčího SŽDC: „Maximálně se budeme snažit, aby byla co nejrychleji obnovena příměstská doprava,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Dodal, že širší zprovoznění nádraží bude otázkou až dvou týdnů. Shořelá technologie, která ovládá přes 150 výhybek, se bude muset vybudovat celá znovu. „Zničeno je celé mozkové centrum nejen bohumínského nádraží, ale celého železničního uzlu. Jeho úplná obnova může trvat až rok,“ uvedl Ptačinský. (ceskatelevize.cz, 2016)

Další ne příliš velkou stanicí ale důležitým přepravním uzlem je nádraží v šedesátitisícovém Přerově. Sbíhají se zde čtyři tratě a to trať z jižní Moravy od Břeclavi a Otrokovic, která vzniká spojením koridorů z Bratislavy a Vídně a zatím stále nemodernizovaná trať z Brna, která je zatím stále na mnoha místech jednokolejná a provoz je z tohoto důvodu velice pomalý. Ze severu a z východu se sbíhají do Přerova dvě tratě, a sice trať od Prahy a již výše zmiňovaného Bohumína. Obě tyto tratě jsou koridorové a součástí mezinárodní tras. Součástí tohoto přepravního uzlu je i přilehlé autobusové nádraží, které je spojnicí s krajským městem Zlínem a dalšími městy a obcemi.

Jen o pár desítek kilometrů dál se nachází krajské město Olomouc, kam se ovšem sbíhají pouze menší regionální tratě z Jesenicka a Prostějovska a procházím jím pouze hlavní koridor z Prahy na Severní a Jižní Moravu.

Menším městem, ale o to významnějším železničním uzlem je Česká Třebová, kde se mimo sbíhajících regionálních tratí od Svitav z jihu a Ústí nad Orlicí ze západu, dělí hlavní koridor z Prahy směrem na jih do Brna, anebo dále na východ do Olomouce a zbytku Moravy.

Krajským městem Pardubice prochází již z části modernizovaný úsek trati s dalším krajským městem a to Hradcem Králové a dále z celého Liberecka. Z menších tratí je možné zmínit ještě úsek trati od Chrudimi.

Opět menším městem ale důležitým uzlem, kde se sbíhají tři tratě je město Kolín, který je prvním větším městem na cestě po koridoru z Prahy. Druhá trať vede severně do Nymburku a Poděbrad a je tedy spádovou oblastí pro sever středočeského kraje. Třetí trať vede na jih směrem k Havlíčkovu Brodu a přivádí tedy do Kolína přepravní proud z Vysočiny a jihu středočeského kraje.

Posledním železničním uzlem je cílová destinace, a sice Praha. Zde se sbíhají tranzitní koridory z celé České republiky. Ze západu se zde napojuje železniční trať z Plzně a Chebu, která dále pokračuje do Mnichova. Severní trať svádí do Prahy obyvatelé Ústí nad Labem a Děčína případně až z Německa a také z Chomutova a Mostu. Z jihu je možno dostat se do Prahy z Českých Budějovic a Tábora, kam směřuje trať z rakouského Lince. Na východ od Prahy je výše zmiňovaný koridor směřující přes Kolín, Pardubice a Českou Třebovou, kde se dělí dále do Brna nebo Olomouce. Do Prahy se také sbíhají regionální tratě z celého středočeského kraje.

#### **4.3.3 Proud autobusové dopravy**

Autobusovou dopravu lze rozdělit na regionální a mezinárodní. Praha i Krakov jsou takovými uzly obou druhů dopravy. Do Prahy směřuje velká část příměstských linek ze středočeského kraje, ale také mezinárodní spojení ze západní Evropy především z Norimberku, Berlína, Mnichova, Curychu nebo třeba Paříže. Mezi největší přepravní společnosti patří RegioJet (do 31.3. Student Agency) a Flixbus. Krakov je centrem Malopolského vojvodství, kam se sjíždějí regionální autobusové linky a pak je především spojnici na východ Evropy, zejména tedy na Ukrajinu v čele s Lvovem a Kyjevem a běloruským Minskem.

#### **4.4. Význam železniční, letecké a autobusové dopravy pro cestovní ruch**

Jak je tedy popsáno výše, tak Praha i Krakov jsou důležité tranzitní uzly, které jsou zásadní pro cestovní ruch v daném regionu. Jako tranzitní místa slouží především místní

letišť Václava Havla v Praze a letišť Jana Pavla II. v Krakově – Balicích. Železniční i autobusové dopravní spojení má pro cestovní ruch velký význam, jelikož se na páteřní linku Praha – Krakov napojují další koridorové a regionální tratě a spoje. Tímto napojováním vzniká obrovská síť spojení podporující cestovní ruch v obou centrech. Podpora cestovního ruchu je významným faktorem tohoto spojení a nejedná se pouze o přepravní proud mezi jednotlivými městy, ale o celou síť spojení, která směřují do cílové destinace. Linka Praha – Krakov tvoří jakousi páteř, na kterou se kumulují další spojení a napomáhá vzniku vhodné sítě všemožných přepravních možností podporující cestovní ruch jak dané oblasti, tak i samotného Krakova nebo Prahy.

#### **4.5. Krakov a Praha jako turistická místa**

Praha jakožto jedno z nejkrásnějších měst Evropy láká spoustu turistů, kteří zde směřují ze spousty směrů a jedním z nich je i Krakov. Česká republika se snaží přilákat co nejvíce turistů a to zejména portálem a mediální kampaní na [www.czechtourism.com](http://www.czechtourism.com), která je v několika světových jazycích a zahrnuje i polštinu pro turisty, kteří pocházejí z Polska. Tento portál neláká pouze na Prahu ale také celé její okolí a další významnosti celé České republiky. Podsoška „Praga“ zahrnuje pět podrubrik, kde každá obsahuje určité zaměření.

Pro obyčejného turistu jsou nejlepší podrubriky „Mity i legendy Pragi; Zamek Praski; Romatyczna Praga“, které Prahu popisují jako romantické místo v každém ročním období. Na jaře je možno vychutnat si pohled na rozkvetlou Prahu z vyhlídkové věže na Petříně, odkud lze dohlédnout až na Pražský hrad, který je zmiňovaný jako další zastávka při návštěvě Prahy. Zde se nacházejí historické fontány, které během léta nabízejí osvěžení v horkých dnech. Podzim je ve znamení zbarveného listí a procházkami na nábřežích podél Vltavy a v zimě je možno schovat se v četných hospůdkách zavátých sněhem ve Starém Městě pražském. Celoročně je přístupný Karlův most, který je spojnicí Malé strany a Pražského Hradu. Nezapomenutelné chvíle tady může začít opravdu každý, jelikož Praha je jedním z nejkrásnějších míst na světě. ([czechtourism.com/pl/](http://czechtourism.com/pl/), 2016)

Jelikož je tento portál státní příspěvkovou organizací a spadá pod resort ministerstva pro místní rozvoj, tak jsou zde aktuálně udržované informace během celého roku a mimo stále historické a kulturní památky jsou zde k nalezení i informace o festivalech, výstavách, sportovních a gastronomických událostech v průběhu celého roku a podporuje tak cestovní ruch v Praze a celé České republice zejména tedy:

- koordinace činností v oblasti cestovního ruchu,

- destinační marketing,
- mediální prezentace ČR, odvětví cestovního ruchu i agentury CzechTourism,
- informační podpora cestovního ruchu,
- výzkumné a vzdělávací činnosti,
- ekonomické a administrativní zajištění chodu agentury.

V zásadě lze tedy zhodnotit, že Česká republika má dobrý systém informování turistů, kteří svým příjezdem přispívají k obohacení naší kulturou, kterou dále přenášejí do světa a také přispívají k vyššímu HDP České republiky a všeobecně lepší životní úrovni.

Polsko stejně jako Česká republika propaguje svou zemi a to pomocí portálu [www.polska.pl](http://www.polska.pl), kde lze nalézt podobné informace jako na portálu CzechTourism a sice o možnosti navštívení historických památek na území Polska, přírodních rezervací a parků, festivaly a jedna kapitola je věnována i Krakovu v podrubrice „Stare Miasto w Krakowie“ pojednávající o tomto místě jako prvním, které kdy bylo v této oblasti zmíněno a je zapsán na seznamu světového dědictví UNESCO. Toto kupecké město ze 13. století mělo v té době největší náměstí v Evropě plné krámků a kostelů.

Již ve 14. století měl Krakov pojmenovány ulice, což bylo v této době něco nevídaného. Názvy neslo více než 40 ulic tehdejšího Krakova a byly odvozovány od příjmení důležitých osob. Až do počátku 19. století vymýšleli názvy ulic obyvatelé města.

Mezi nejstarší památky Krakova patří Jagelonská univerzita, renesanční zámek Królewski a gotická katedrála na Wawelu, ve které jsou pohřbeni polští králové. Dále se zde řadí i židovská čtvrť Kazimierz, která byla od středověku až do 19. století samostatným městem a až poté byla připojena ke Krakovu.

V roce 2007 oslavil Krakov 750leté výročí obdržení městských práv. Při obdržení těchto práv bylo vyřčeno „Cracovia totius Poloniae urbs celeberrima“ Krakov, nejslavnější a nejsvětější město celého Polska. Dodnes patří Krakov mezi nejkrásnější města Evropy. (polska.pl, 2016)

Ve srovnání s českým portálem lze říci, že zde chybí informace ve více cizích jazycích, jelikož se zde nachází pouze polština a angličtina, což značně snižuje pomoc zahraničním turistům, kteří nemluví těmito jazyky. Za úvahu by stály minimálně němčina, ruština a čeština, jakožto tři země nejbližší Polsku (geograficky i historicky).

Oba dva tyto portály mají za úkol podpořit cestovní ruch v jejich zemi a poskytnout turistům co nejpresnější informace o místě jejich návštěvy, jelikož dobrá informovanost je základem pro úspěšné přilákání turistů do dané destinace a míst, která jsou typická pro dané místo a region.

#### **4.6. Cestování za prací**

Spojení Praha – Krakov nabízí možnost cestování za důležitými schůzkami mezi velkými firmami, ale také na dojíždění za obyčejnou prací. Podle statistiky Rady vlády pro národní menšiny k dispozici na [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) se „k polské národnosti v ČR podle posledního sčítání lidu v roce 2001 přihlásilo 52 095 osob. Většina z nich, asi 80% žije na území Těšínského Slezska, větší počet také v Praze. Kromě toho žije v ČR cca 20 000 občanů Polské republiky. Podle vlastního odhadu, do něhož jsou započítáni i polští občané trvale žijící v ČR a část občanů ČR, kteří se přihlásili k národnosti slezské, a jimiž dle přesvědčení zástupců menšiny také přináleží veškerá menšinová práva, činí počet příslušníků polské národnosti asi 70 000 osob.“ (vlada.cz, 2016)

Z této statistiky lze tedy usuzovat, že část z 20 000 obyvatel polské národnosti žijící v Praze jsou potencionální zákazníci na přepravním proudu Praha – Krakov a případně dále do Polska a poté zase zpět do svého zaměstnání na území České republiky, takže i dojíždění za prací přispívá v rozvoji cestovního ruchu na této lince mezi Prahou a Krakovem.

#### **4.7. Studium**

Studium v České republice nebo v Polsku využívají zejména studenti tzv. Erasmu, kdy jedou na určitou dobu do zahraniční školy, kde absolvují výuku v určitém časovém období, nikoliv však celé své studium. Doprava mezi Prahou a Krakovem neslouží pouze pro české nebo polské studenty, ale především pro vzdálenější zahraniční studenty, kteří toto spojení využívají pro poznání širšího okolí střední Evropy. Mezi nejčastější takovéto turisty patří španělští studenti.

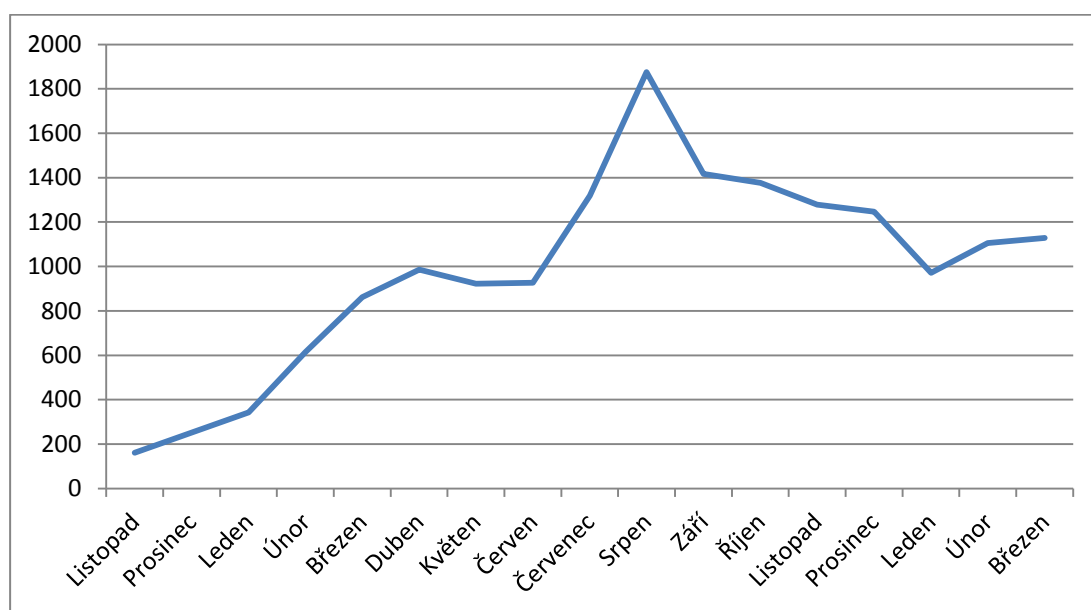
Stejně jako u dojíždění za prací lze tedy o studující populaci říci, že i oni podporují rozvoj cestovního ruchu, jelikož přinášejí kulturu daného místa dále do povědomí nového národa. Tenhle segment cestujících a zákazníků sice není nijak velký, ale i tak svou měrou přispívá k přepravnímu proudu na lince mezi Prahou a Krakovem.

#### 4.8. Obsazenosti spojů LEO Express a jeho expanze na lince Praha - Krakov

Jak již bylo napsáno ve třetí kapitole, tak společnost LEO Express byla první, která začala na trase Praha – Krakov provozovat kombinovanou dopravu. První spoj vyjel 8. listopadu 2014. Během více než dvou a půl let přepravila na této trase více než 34 000 cestujících, kteří zde cestovali zejména za poznáním tamního místa, takže velkou měrou přispěli k posílení cestovního ruchu v daném regionu.

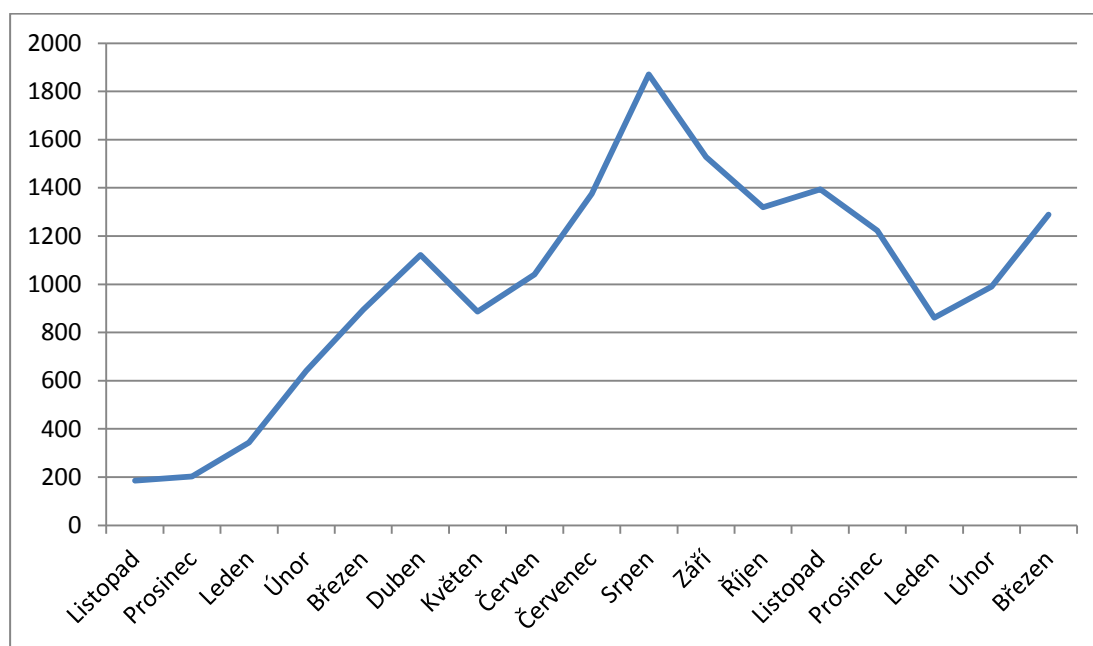
Z dat poskytnutých společností LEO Express lze vidět obsazenost v jednotlivých měsících od roku 2014 a pozorovat tak růst či pokles počtu cestujících.

**Graf č. 4.1. Obsazenost spojů LEO Express z Prahy do Krakova od listopadu roku 2014**



Zdroj: Google data společnosti LEO Express, vlastní zpracování.

**Graf č. 4.2. Obsazenost spojů LEO Express z Krakova do Prahy od listopadu 2014**



Zdroj: Google data společnosti LEO Express, vlastní zpracování.

První měsíc provozu lze pozorovat náběhovou fází, kdy se spojení teprve začínalo dostávat do podvědomí potencionálních cestujících. Průměrný počet cestujících na měsíc se pohybuje okolo hodnoty 1000 v každém směru. Náběhová fáze spojení tedy trvala přibližně půl roku. Měsíční maximální kapacita činí 2940 přepravených osob v každém směru. Pokud se tedy bude počítat i náběhovou fází, tak průměrná obsazenost se pohybuje lehce přes 34% za celé období provozu této linky od 8. listopadu 2014. Pokud je graf obsazenosti očištěn o náběhovou fází, tak průměrná obsazenost činí 42% bez prvních šesti měsíců, kdy byla obsazenost spojů daleko nižší.

Oba dva grafy ukazují, že trend cestování mezi Prahou a Krakov je stejný v obou směrech. Nevzniká zde tedy hromadné cestování do Krakova v určitou časovou jednotku a zase zpět z Krakova v jinou časovou jednotku, ale počet cestujících je přibližně stejný pro daný měsíc v obou směrech.

Pokud se pozornost zaměří na nejsilnější měsíce, pak je to určitě období letních prázdnin v červenci a srpnu. Toto cestování je spojeno zejména s turistikou jak v Krakově, tak v Praze, která je popsána výše. Převážně silný měsíc bývá i prosinec, ale zkresluje ho Vánoce, kdy nejsou spojení v provozu. Dopravce se snaží nalákat cestující ovšem i mimo špičku výhodnými akčními nabídkami v podobě cesty Praha – Krakov za 399,-.

Srovnají-li se první tři měsíce roku 2015 a roku 2016 je vidět, že obsazenost spojení je o 51% až 151% lepší než předchozí rok. Je potřeba ovšem znova podotknout, že v roce 2015 se stále jednalo o náběhovou fázi tohoto spojení.

Z dostupných dat lze vyčíst, že leden až duben se vyznačují obdobím růstu, přičemž v květnu následuje pokles, který není nikterak dramatický. Letní období od června do srpna jsou jedny z přepravně nejsilnějších měsíců, poté následuje opět pokles, který se vyrovná až v závěru roku v listopadu a jak bylo již zmiňováno, tak poslední měsíc v roce, a sice prosinec táhne dolů období svátků, kdy nejsou spoje v provozu.

Jelikož je spojení Praha – Krakov a zpět pro společnost LEO Express jednou z nejsilnějších destinací, plánuje se zde další expanze na této lince. V průběhu měsíce června dojde k posílení linky z dosavadních dvou párů na celkových pět párů. Spojení hlavního města České republiky a Malopolského vojvodství tak dostane další kvalitní spojení na úrovni. Přesné časy nejsou prozatím známy, ale už nyní je jasné, že v počtu spojení bude v trojici konkurentu RegioJet (STUDENT AGENCY), České Dráhy, LEO Express ten nejsilnější.

LEO Express si tímto otevírá daleko více bránu na polský trh, který čítá téměř 40 milionů potencionálních cestujících, ale také dále na východ Evropy, jelikož Krakov je hlavní tepnou do Běloruska (především Minsk) a na Ukrajinu (zde se jedná o Lvov a Kyjev). Stejně tak moc dobře ví, že cestovní ruch je na této lince stále živější a hodlá se svézt na vlně růstu, jelikož doprava a cestovní ruch jdou ruku v ruce.

Dopravní spojení na lince Praha – Krakov tedy zaznamená významnou posilu v podobě několika nových kombinovaných spojení, což je pro rozvoj cestovního ruchu zásadní a vzájemně se doplňující.

#### **4.9. Podněty cestujících k cestování na trase Praha – Krakov**

Na základě 953 dotazníků spokojenosti od společnosti LEO Express, které jsou zasílány všem cestujícím, kteří uvedli při nákupu jízdenky svou mailovou adresu a to buď během rezervačního procesu na stránkách dopravce, nebo při nákupu jízdenky na pokladně, jsou zpracovány podněty cestujících a také je zde vidět účel cestování na této lince. Tyto dotazníky jsou vyplňovány buď v českém, nebo polském jazyce a jsou za období od 16. února 2015 do 20. července 2015. Dotazník zkoumá především:



- zda měli cestující zakoupenou jízdenku nejen na autobus v úseku Krakov – Katowice – Bohumín, ale i na vlak LEO Express z Bohumína do Prahy,
- jaký byl důvod jejich cesty do/z Krakova,
- z kterého do kterého města cestují,
- jaké platby jízdenky preferují,
- návrhy na zlepšení služeb.

Ze získaných dat je patrné, že naprostá většina zákazníku cestuje do Prahy nebo do Krakova z důvodu turistiky či nakupování, což je výborným impulzem pro růst ekonomiky jak Polska, tak České republiky a podporuje spotřebu domácností.

Dalším ale už daleko menším důvodem cestování je dojíždění za prací, případně na pracovní schůzky s partnery a dodavateli. I toto se dá považovat za nástroj případného růstu ekonomiky obou zemí, které jsou jinak velice závislé na dovozu a vývozu z okolních států Evropské Unie, především do/z Německa.

Jelikož jsou si obě země středoevropského regionu velice blízké i jazykově stává se, že v každé zemi žije část rodiny, která se kdysi rozdělila, takže další segment cestujících jsou lidé, kteří navštěvují svou rodinu, blízké a známé. Tento segment je ovšem již zanedbatelný.

Letní období je charakteristické mnoha festivaly a koncerty, které se konají v České republice i Polsku. Z dotazníků je patrné, že mezi cestující patří i lidé směřující na tyto koncerty a jednorázové akce.

Existuje i určitý segment cestujících, kteří neměli zakoupenou jízdenku na návazný vlak pokračující z Bohumína přes Ostravu a Olomouc do Prahy, přičemž hlavní důvod byl takový, že zákazníci svou cestu ukončili v Bohumíně a dál nepokračovali. Druhý nejčastějších důvodem bylo pokračování jiným dopravcem, jelikož společnost LEO Express do cílové destinace nevypravuje své spoje. Nejčastěji se jednalo o spojení Krakov – Brno, kde je nutno v úseku Bohumín – Brno využít spojení rychlíkovými spoji jezdících v závazku veřejné dopravy. Druhá nejčastěji zmiňovaná destinace bylo v globálu Slovensko, kam sice LEO Express vypravuje své spoje, ale tyto vlaky nejsou navázány na spojení z Krakova, což by bylo určitě zajímavé spojení, ale je nutno počítat s tím, že spojení je primárně směřováno do Prahy a skloubit trasování vlakových linek na Slovensko s autobusy z Krakova není jednoduché.

Mezi oblíbené prodejové kanály jízdenek patří online jízdenky zakoupené přes web a rezervační systém dopravce. Až 75% všech prodaných jízdenek je prodáno online. Jako nejméně pohodlná platba se klientům jeví placení pomocí mobilního telefonu. Naopak jim nevadí zaplatit jízdenku na pokladně nebo přímo na místě u autobusu. Tyto offline transakce pak tvoří zbylých 25% prodaných jízdenek.

Jedno z častých doporučení je uváděno zejména zlepšení Wi-Fi připojení, které je ovšem ovlivněno nedostatečným mobilním signálem podél dálnic v Polsku a vyjma urgencí u operátorů s tímto dopravce nemůže víc udělat. Co už ovšem dopravce ovlivnit může, je umístění zásuvek do autobusu, jelikož toto se již bere jako standard a zásuvky či USB konektory pro nabíjení drobné elektroniky jsou vesměs samozřejmostí ve všech dálkových autobusových i vlakových spojeních. Dalším významným podnětem bylo propojení Krakova a Brna, které již bylo zmiňováno výše. Toto bude od června roku 2016 realitou, jelikož společnost LEO Express plánuje autobusovou linku Krakov – Bohumín posílit prodlouženým spojem, který bude začínat na Ukrajině ve Lvově a pojedje po standartní trase přes Krakov a Katowice do Bohumína, odkud bude dále pokračovat do Ostravy, Olomouce a Brna do Vídně a Pandorfu, takže propojení Krakova a Brna se stane realitou bez nutnosti přestupu. I toto spojení bude provozováno luxusními černými autobusy, které jsou nasazovány na mezinárodní linky a splňují veškeré standardy pro dálkové cestování.

#### **4.10. Cestovní ruch na lince Praha – Krakov**

Jak je vidět z dotazníků spokojenosti, tak většina cestujících využívá linku Praha – Krakov pro cestování za turistikou a poznáváním nového místa. Reprezentativní vzorek tvoří hodnotu 953 osob, z kterých je turistiky předmětem využití daného spojení více než 85% všech osob, které na této lince cestují. Pouze spojení společnosti LEO Express přivedlo do Prahy nebo Krakova téměř 14 500 turistů z celkového počtu více než 17 000 přepravených osob na této trase.

Přínos pro cestovní ruch je tedy opravdu velký. Nutno podotknout, že i ostatní dopravci nepřevázejí zrovna zanedbatelné množství cestujících, a proto bude vliv na cestovní ruch daleko větší. Spojení LEO Express bylo vybráno jako ukázkové pro zpracování této bakalářské práce. Do budoucna slibuje tato linka velký potenciál v podpoře cestovního ruchu.

#### **4.11. Kapacita dopravního spojení Praha – Krakov**

Železniční spojení nabízí mezi Prahou a Krakovem jeden noční spoj s kapacitou 122 míst k sezení, 144 míst jako lehátka a 90 míst v lůžkové úpravě. Celkem je tedy kapacita 356 sedadel případně lehátek nebo lůžek.

Každý dopravce na trase Praha – Krakov nabízí odlišnou kapacitu dopravního spojení. Kombinované spojení Českých Drah nabízí 53 sedadel. Podobnou dopravní kapacitou disponují i LEO Express s 49 sedadly, ale jako jediná společnost provozuje 2 spojení každým směrem. Největší kapacitu poskytuje dopravce RegioJet, který ve svém autobuse nabízí 63 sedadel. Toto jsou kapacity autobusů, které jsou daleko omezenější než kapacity autobusů. U Pendolin Českých Drah činí maximální možná kapacita 331 cestujících, zatím co konkurenční LEO Express nabízí pouze 231 sedadel. Obě tyto společnosti provozují jednotky, takže kapacita lze upravit spřažením jednotek, což se ale v praxi neprovádí. Konkurenční RegioJet provozuje klasické soupravy čítající 7 – 10 vozů, což představuje přepravní kapacitu 390 až 592 sedadel.

Autobusová spojení provozována různými dopravci se kapacitně pohybují mezi 53 až 63 sedadly, což při četnosti 9 spojů denně znamená kapacitu 522 sedadel.

Celková denní kapacita po sečtení veškerých druhů dopravy, a sice železniční, kombinované i autobusové činí 1092 v každém směru na lince Praha – Krakov.

## **5. Zhodnocení, návrhy a doporučení**

### **5.1 Zhodnocení aktuální situace a srovnání s minulostí**

V minulosti bylo spojení mezi Prahou a Krakovem velmi podceněno a nebyla mu věnována přílišná pozornost. Spojení bylo zajišťováno jen několika autobusovými spojeními denně a k tomu navíc dvěma páry vlaků. Jedním denním spojením, které ovšem bylo zrušeno, a jedním nočním spojením, které nebylo zrovna cestování na úrovni, takže využitelnost tohoto spojení byla opravdu pouze v krajní nouzi, pokud nebyla jiná možnost řešení dopravy. Železniční spojení bylo do roku 2014 řešeno pouze státní objednávanou dopravou, která jezdila v závazku veřejné dopravy, což také odpovídalo kvalitě a rozsahu služeb, které byly na palubách poskytovány.

Na této lince v rámci železnice v podstatě neexistovala jakákoliv konkurence a vše bylo řízeno pouze úředníky, kteří od stolu rozhodovali o spojeních jedoucích ve veřejném zájmu na trase Praha – Krakov. Historicky bylo dáno, že toto spojení bylo zajišťováno pouze jedním nočním a jedním denním párem spojení, a proto nebyl žádný důvod toto měnit a vyvíjet jakoukoliv aktivitu.

Jakmile na trh vstoupila konkurence v podobě kombinovaného spojení společnosti LEO Express, tak se vše po mnoha letech stagnace hnulo kupředu. Spojení si začalo všímat více dopravců nasazujících daleko lepší autobusy zajišťující kvalitní dopravní spojení. Oproti minulosti je dnes samozřejmostí klimatizace, Wi-Fi připojení k internetu, toaleta, denní tisk a palubní personál hovořící několika světovými jazyky. Společnost LEO Express následovaly České Dráhy, které ovšem nekomunikují linku jako celek, čímž je myšleno Praha – Krakov, ale komunikace je zaměřena jen na autobusové spojení Ostrava – Krakov, což je velice nešťastné, jelikož lidé z Ostravska se mohou pohodlně dostat do Krakova autem či jiným autobusovým spojením, kdežto pro obyvatele Prahy a okolí je toto daleko větší problém, a proto využívají kombinované spojení konkurenčního LEO Expressu případně RegioJetu, který na tuto trasu také vstoupil a okopíroval kombinované spojení vlaku a autobusu a jen změnil přestupní uzel.

### **5.2. Návrhy a doporučení pro spojení Praha – Krakov**

Jeden z handicapů spojení je jeho omezený rozsah. I když je na této trase konkurence, tak dopravci svá spojení vypravují v téměř shodné časy, takže cestující sice má možnost využít tři kombinované dopravce, ale pokud potřebuje cestovat v jinou hodinu, tak je mu toto absolutně k ničemu. Naopak pravidelné spojení zajišťováno třeba v dvouhodinovém intervalu

by tomuto spojení jen pomohlo. Toto si opět uvědomil LEO Express a zavádí další tři páry nových spojení do přestupního uzlu Bohumína, které Krakov a Prahu propojí celkem pěti páry návazných spojů.

I přes posílení této linky je zde ovšem stále prostor pro zlepšení a zahuštění spojů, jelikož je vzdálenost mezi Prahou a Krakovem téměř 600 kilometrů a jízdní doba okolo šesti hodin, tak snad některá ze společností zhodnotí situaci a zavede i kvalitní noční spojení s ranním příjezdem do Prahy či Krakova, které je v současnosti zajišťováno pouze již zmiňovaným nočním vlakovým spojením ve veřejném závazku spadající pod ministerstvo dopravy a tudíž bez služeb a jakékoliv přidané hodnoty. Toto spojení by přineslo možnost jednodenního výletu v dané destinaci a toto by opět přineslo přidanou hodnotu do cestovního ruchu, jelikož někteří lidé nechtějí utrácet finance za ubytování a noční spojení by pomohlo těmto jednodenním výletům a podpoře cestovního ruchu.

Dopravci by se měli zaměřit i na jednotlivé segmenty cestujících a připravit produkty a tarifní nabídky šité na míru danému segmentu. V současnosti sice nabízejí tarifní výhody pro skupiny a uznávají státem nařízené slevy, ale chybí zde práce se skupinami zdravotně handicapovaných, rodičů s dětmi a třeba i zaměstnanci veřejných správ.

## 6. Závěr

Tato bakalářská práce byla zaměřena na dopravní spojení na lince Praha – Krakov a jeho význam pro cestovní ruch. Zabývala se dopravním spojením a jeho možnostmi na této trase, které bylo analyzováno a podrobně rozebráno, zejména pak dopravci, kteří na této trati provozují svá spojení, a sice společnosti LEO Express, RegioJet a České Dráhy.

Pomocí segmentace byli cestující rozděleni na jednotlivé segmenty spadající do produktové nabídky daného dopravce na základě preferencí, které byly rozděleny na cenu jízdného, doba strávenou na cestě mezi Prahou a Krakovem a službami poskytovanými na palubě.

Cílem této práce byla analýza dopravního spojení a jeho význam pro cestovní ruch. Analýza dopravního spojení ukázala, že toto spojení je poddimenzované a zasloužilo by pozornost v plánech dopravců při jejich expanzích, jelikož tato linka má velký potenciál. Pomocí dotazníků spokojenosti bylo zjištěno, že převážná část osob, cestujících na trase mezi Prahou a Krakovem, využili toto spojení za účelem turistiky. Z tohoto důvodu je toto spojení velice prospěšné pro cestovní ruch a podporuje jeho rozvoj v obou regionech. Až 85% osob jsou turisté směřující za poznáváním a kulturou, což představuje podstatnou část pro to, aby nová dopravní spojení na trase Praha – Krakov významně podpořila cestovní ruch.

## **Seznam použité literatury**

### **Odborná literatura**

BERÁNEK, Jaromír et al. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: MAG Consulting, 2013. 295 s. ISBN 978-80-86724-46-1.

GOELDNER, Charles R. and J. R. Brent RITCHIE. *Cestovní ruch: principy, příklady, trendy*. Přeložila Lucie SCHÜREROVÁ. Brno: BizBooks, 2014. 545 s. ISBN 978-80-251-2595-3.

KOTÍKOVÁ, Halina. *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada, 2013. 207 s. ISBN 978-80-247-4603-6.

PEKOVÁ, J., J. PILNÝ a M. JETMAR. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. 485 s. ISBN 978-80-7357-936-4.

REKTORČÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-

PÁSKOVÁ, Martina; ZELENKA, Josef: *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002, 448 s. ISBN 80-239-0152-4.

### **Elektronické dokumenty a ostatní**

Ministerstvo dopravy. NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1073/2009 [online]. [cit. 2016-03-28] dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2C09927E-2003-4A51-A210-5E1DD076AC09/0/N1073.pdf>

Jízdní řády ČD a ČSD. GVD 2007/2008 [online]. [cit. 2016-03-30] dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=jizdni-rady-2007-2008>

Dopravce RegioJet [online]. [cit. 2016-04-07] dostupné z: [http://regiojet.cz/pro-media/2016\\_02\\_24\\_RegioJet\\_roste\\_v\\_letosnim\\_roce\\_o\\_21\\_procent.html](http://regiojet.cz/pro-media/2016_02_24_RegioJet_roste_v_letosnim_roce_o_21_procent.html)

Zpravodajský portál IDNES.cz [online]. [cit. 2016-04-07] dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/ryanair-poprve-svezl-pres-100-milionu-cestujicich-f69-/eko-doprava.aspx?c=A160108\\_222100\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ryanair-poprve-svezl-pres-100-milionu-cestujicich-f69-/eko-doprava.aspx?c=A160108_222100_eko-doprava_suj)

Letiště Krakov online]. [cit. 2016-03-31] dostupné z: <http://www.krakowairport.pl/pl/>

Vysokorychlostní železnice. Železniční mapa Polska [online]. [cit. 2016-04-09] dostupné z: [http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2014/08/Polsko\\_mapa\\_VRT\\_KDP\\_PKP\\_20111.jpg](http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2014/08/Polsko_mapa_VRT_KDP_PKP_20111.jpg)

Česká televize. Zpravodajský server [online]. [cit. 2016-04-13] dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1690474-nadrazi-v-bohumine-poskodil-pozar-nejezdi-vlaky-nefunguje-nekolik-prejezdu>

CzechTourism příspěvková organizace Ministerstva pro místní rozvoj [online]. [cit. 2016-04-15] dostupné z: <http://www.czechtourism.com/pl/>

Polska – Official Promotional Websity. [online]. [cit. 2016-04-20] dostupné z: <http://www.polska.pl/en/>

Vláda České republiky. Rada vlády pro národní menšiny. [online]. [cit. 2016-04-20] dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/ppov/rnm/nm-polaci-6568/>

Ministerstvo pro místní rozvoj. Ústav územního rozvoje [online]. [cit. 2016-04-11] dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/pap-komplet-pro-tisk-23-03-2016x.pdf>



## **Seznam zkratek**

CR – cestovní ruch

ČD – České Dráhy

ČR – Česká republika

ČSÚ – český statistický úřad

GVD – grafikon vlakové dopravy

EC – EuroCity

ES- Evropské Společenství

HDP – hrubý domácí produkt

IT – informační technologie

NAFTA – North American Free Trade Agreement (Severoamerická zóna volného obchodu)

PKP – Polskie Koleje Państwowe (polské dráhy)

SC – SuperCity

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organizace Spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu)

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne .....

6.5.16



Lukáš Trnavský

## **Seznam příloh**

Příloha 1: Mapa železniční koridorů České republiky

Příloha 2: Mapa železničních koridorů Polska

Příloha 3: Dotazníky spokojenosti společnosti LEO Express

Příloha 4: Data společnosti LEO Express o obsazenosti na lince Praha – Krakov